

Isuzu D-Max 1.9 lt motorla gençleşti

OTOMOBİL UZMANI KASIM 2017 YIL: 4 SAYI: 48

automagg

www.automagg.com



SKODA KAROQ

2018 yılının başında Türkiye'ye geliyor!



Citroen C3 Aircross



BMW X2

Yeni büyük SUV Peugeot 5008'i test ettik!



Peugeot 308



Porsche 911 Carrera T

İçindekiler



İlk sürüş

Sıcak

Prova


14



20


38


28



36



26

EDİTÖR

MERT YILMAZ



MARMARİS'TE SON TANGO

Geçtiğimiz ay ülkemiz çok önemli bir organizasyona imza attı. Bilindiği gibi Dünya Ralli Şampiyonası'nın 2018 takvimine girdik gibi görünüyoruz. Ama bunda tek bir şart vardı. Aday yarış olan Marmaris Rallisi'nin başarıyla düzenlendiğini bizzat görmek istediler. Bu yarış 21-22 Ekim tarihlerinde gerçekleşti. Ben de oradaydım tabii ki. Dergimiz yayına girdiğinde sonuç açıklanmış olacak ama ilk izlenim 2018 takvimine kesin girdiğimiz üzerine çünkü yarış çok başarılı şekilde gerçekleşti. Yabancı müşahitler; güvenlikten yarış atmosferine, Marmaris'in doğal güzelliklerinden sportif mücadeleye kadar her detaya hayran kaldılar. Başkan Serkan Yazıcı çok iddialı. Hatta gelecek yıl düzenlenecek olan yarışın WRC'yi yeni bir boyuta taşıyacağından bile bahsediyor. Bence haklı olabilir. Şöyle bir örnek vereyim, deniz kenarından geçen ve teknenizden rahatça seyredebileceğiniz bir etap bile olacak. Monte Carlo'dan bahsetmiyorum. Üstelik o bir F1 yarışı. Böyle bir uygulama rallide ilk olacak.

Marmaris Rallisi'nin bir başka özelliği de Balkan Ralli Kupası ve Türkiye Ralli Şampiyonu'nu da belirleme ihtimaliydi. Gerçekten de öyle oldu. Bu yıl Avrupa Ralli Şampiyonası'nı kovalayan Murat Bostancı-Onur Vatansever ikilisi, Türkiye'nin bu en önemli yarışına katılmamazlık etmedi. Murat'a Orhan Avcıoğlu, Yağız Avcı ve Burak Çukurova da eklenince rekabetin boyutu da değişti. Üstelik Kıbrıs'tan gelen güçlü otomobiller de vardı. İlk etapla birlikte Murat ve Orhan çekişmeye başladı. Orhan Avcıoğlu'nun yaşadığı bir yol dışı macerası genç Bostancı'yı rahatlattı ve ilk günü önde bitirdi. Ama ertesi gün aynı şey kendi başına geldi, üstelik Fiesta R5 tam karnının üstüne oturduğu için yerinden bir daha kımıldamadı ve Murat Bostancı yarışa veda etti. Yağız Avcı ve Burak Çukurova ise Murat ve Orhan'ı kovalamak niyetinde değildi çünkü onlar Türkiye Ralli Şampiyonası için çekişiyorlardı. Orhan ve Murat'ın böyle bir iddiaları olmadığı için genel klasmana oynamaları normaldi. Yağız'ın tek amacı Burak'ı arkasında tutup, iddiasını Kocaeli Rallisi'ne taşımaktı ama olmadı. Peugeot 208 R5'in iflas eden motoru buna izin vermedi ve Avcı yarışı terk etmek durumunda kaldı. Bu durumda ikinciliğe yerleşen Burak Çukurova, bir de üstüne power stage'i kazanıp ekstra üç puanı alınca, sezonun son rallisinde kalsa bile şampiyonluğu garantiledi. Daha önce bir yazımda Burak Çukurova şampiyon olmak istiyorsa yarış kazanmalı demiştim. Burak bu sezon iki yarıştan galibiyetle döndüğü için bu şampiyonluğu sonuna kadar hak etti. Hızı ve zekayı başarıyla harmanlayan Burak Çukurova-Vedat Bostancı ikilisi, Skoda Fabir R5'lerinin de gücüyle şampiyon oldu. Üstelik BC Vision Motorsport da takımlar şampiyonluğunda zirveye yerleşti. Çok uzun yıllardır bu şampiyonluğu isteyen Burak Çukurova, bu yıl bileğinin hakkıyla bu şampiyonluğa ulaşırken bir iyi haber de Orhan Avcıoğlu'ndan geldi. Marmaris Rallisi'ni birinci bitiren Orhan, aldığı puanlarla Balkan Rally Trophy'yi de kazanmış oldu. Orhan-Burçin ikilisi böylece Avrupa Rally Trophy finallerine de katılma şansı elde etti. Kim bilir bir iyi haber de oradan gelir belki. Marmaris Rallisi'nin bir diğer özelliği de Fiat Egea ralli otomobillerinin ilk kez görücüye çıkmasıydı. Öncü oto görevi alsalar da Yiğit Timur ve Fatih Kara Fiat Egea'nın performansını kanıtladı. Kısaca Marmaris Rallisi birçok açıdan ilklerin yarışıydı. Gelecek yıl ülkemizde Ogier'leri, Neuville'leri, Sordo'ları izleyeceğiz. Kendi adıma çok mutluyum. Bence siz de şimdiden Marmaris'te yer ayırtın.

"Gelecek yıl dünyanın en hızlı pilotlarını ülkemizde izleyeceğiz"

SEAT ATECA BEŞ YILDIZ ALDI



ATECA, Leon ve Ibiza modellerinden sonra yeni Seat Arona da EuroNCAP güvenlik testlerinde tam not olarak tanımlanan beş yıldızı almayı başardı. Test sonuçlarına göre Arona başta yetişkin yolcu ve yaya koruma olmak üzere her kategoride üstün başarı göstererek segmentinin en güvenli araçlarından biri oldu. Markanın en büyük ürün atılımlarından biri olarak görülen Arona böylece Leon, Ibiza ve Ateca modellerindeki gibi yüksek güvenlik standartlarına da sahip olduğunu kanıtladı. EuroNCAP güvenlik testlerinin her bölümünde başarılı sonuçlar elde eden Seat Arona, özellikle yolcu ve yaya güvenliğindeki yüksek performansıyla dikkat çekti.

Arona'nın sürüş asistanı sistemleri de yüksek not aldı: Acil fren destek sistemi ve ön bölge asistanı sistemleri verimlilikleriyle öne çıktı. En yeni ABS ve ESC teknolojilerinin birlikte kullanıldığı otomobilde, özel sensörler sayesinde yalnızca diğer araçlar değil yayalar da tespit edilerek, hareketler buna göre belirleniyor. Tüm bu özellikler sayesinde otomobil, acil durumlarda en güvenli ve en hızlı şekilde fren yapabiliyor.



YENİ NISSAN LEAF'E TEKNOLOJİ ÖDÜLÜ

Tüketici Teknolojisi Derneği kapsamında her yıl gerçekleştirilen CES Ödül Töreni çerçevesinde yeni Nissan Leaf'i 'CES 2018 en iyi inovasyon' ödülü ile onurlandırdı. Böylece Nissan Leaf ilk uluslararası ödülünü kazanmış oldu.

automagg

'OTOMOBİL UZMANI'
www.automagg.com

Genel Yayın Yönetmeni
Mert YILMAZ
mertyilmaz@automagg.com

Yazı İşleri Müdürü
Neslihan YILMAZ
neslihanyilmaz@automagg.com

Görsel Yönetmen
Aslıhan AYDEMİR

Fotoğraf Editörü
Egemen ATİYAR

Motorsporları ve Motosiklet Editörü
Yiğit TOP
yigittop@automagg.com

Katkıda bulunanlar
Serkan Yazıcı, Yaman Yılmaz, Volkan Demirkuşak, Ceren Güç, Elif Bekfelavi, Özerk Ihlamur

Reklam/rezervasyon
reklam@automagg.com

KAREMEDYA
Yayıncılık Reklam Organizasyon Ltd. Şti.

Nisbetiye Mahallesi, Gazi Güçnar Sokak, Uygur İş Merkezi, No:4, D:7, Beşiktaş/İstanbul
Tel: (0212) 337 87 22 Faks: Tel: (0212) 337 87 60
Mail: info@automagg.com





BURAK YİNE BİRİNCİ OLDU

TÜRKİYE Ralli Şampiyonası'nın yedinci ve son yarışı olan Ford Otosan 35'inci Kocaeli Rallisi, 58 otomobil ve 116 sporcunun katılımı ile Kocaeli'de gerçekleşti. Bu ralli öncesinde Türkiye Ralli Şampiyonluğunu garantileyen BC Vision Motorsport takımından Burak Çukurova-Vedat Bostancı ekibi rallide birinciliğin sahibi olurken Toksport WRT takımından Uğur Soylu-Mehmet Köleoğlu ikinci ve Ford Motorsport Turkey takımından Cem Alakoç-Yusuf Çelik üçüncü sırada finişe ulaştılar.



SPORTİF ATAK

TOYOTA, sportif özelliklere sahip yeni model serisiyle sektöre yeni bir soluk getirmeye hazırlanıyor. Şu anda satışta bulunan en popüler modellerinin spor versiyonlarını 'GR' isim uzantısıyla piyasaya sunacak olan Toyota'nın, ilk olarak Japonya'da başlayan satışları yakın gelecekte tüm dünyaya yayılacak. Toyota, bu yeni model gamıyla birlikte heyecan verici sürüş deneyimi arayanları hedefliyor. Giderek genişletilmesi planlanan GR spor otomobil modellerinin yanı sıra çeşitli sportif parçalar sunarak da bu seri desteklenecek. Toyota, yeni spor serisinde Prius, GT 86, Yaris, Voxy, Noah, Harrier, Mark X gibi birçok farklı segmentteki modelin sportif versiyonlarını sunarak, herkesin sürüş keyfini yaşamasını sağlayacak. Japon marka, bir süre önce Avrupa'da yüksek performanslı Yaris GRMN modelini de satışa sunmuştu. Yeni GR serisi, motorsporlarından kazanılan bilgi birikimiyle geliştirildi. Ürün yelpazesine göre en üst sırada GRMN, onun altında GR ve giriş seviyesi olarak GR Sport yer alacak. Sınırlı üretime sahip GRMN modellerinde, özel olarak modifiye edilmiş motorlar yer alırken, daha yüksek adetli üretime sahip GR, GRMN'nin bazı temel özelliklerini taşıyacak. GR serisine özgü sunulan parçalar ise herkesin kendi aracını istediği gibi kişiselleştirmesini sağlayacak.



DB11 VOLANTE GELİYOR



ASTON MARTIN'in ikonik üstü açık modeli DB11 Volante yenilenmiş haliyle 2018'de geri dönecek. Aston Martin'in 21'inci yüzyılın yeni yüzü olarak geçen yıl tanıttığı DB11 Coupe'yi takip eden DB11 Volante; performans, inovasyon, mühendislik ve tasarımda standartları yükseltmeyi hedefliyor. DB11 Volante, yeni 4.0 litrelik çift turbolu 510 HP V8 motoruyla tüm dikkatleri üzerine çekmeyi şimdiden başardı. İlk kez DB11 Coupe'de görülen yeni alüminyum gövde temel alınarak tasarlanan DB11 Volante; önceki nesline kıyasla daha hafif ve daha sağlam. Yüksek performans ve çevikliğin yanında, lüks ve konfor da unutulmamış.

YENİ MERCEDES A-SERİSİ YAKALANDI

MERCEDES, W177 kodlu yeni nesil A-Serisi'ni 2018 yılının başında piyasaya sürecek. Üretim haline çok yakın br şekilde görüntülenen A-Serisi'nin yanında CLA da görünüyor. Yeni nesil A-Serisi'nin gövde seçenekleri de artacak. Çin pazarı için bir sedan versiyon da programa girecek. Yeni MFA2 platformu üstünde yükselecek olan A-Serisi, eski modele göre 50 kg'ye varan oranda hafifleyecek.





Skoda, SUV atağının yeni halkasını oluşturan Karoq ile iddiasını bir kat daha artırmayı hedefliyor. 2018 yılının ilk çeyreğinden itibaren Türkiye pazarına sunulacak Karoq, 1.6 lt dizelin yanı sıra 1.0 ve 1.5 lt benzinli motor seçenekleriyle gelecek.

Markanın yeni oluşturduğu SUV tasarım diline uygun olarak dinamik bir görünüm sunan Karoq, benzersiz iç mekân genişliği, şehir içinde rahat kullanım sağlayan boyutları, yeni sürüş destek sistemleri, tamamen LED teknolojisine sahip farları ve bir Skoda modelinde ilk kez kullanılan dijital gösterge paneli gibi üstünlükleri bünyesinde barındırıyor. Karoq yine tipik bir Skoda olarak, rakiplerinden daha geniş bir iç mekân, bagaj kapasitesi gibi üstünlüklerin yanında, VarioFlex sistemli arka koltuklar,

ÇOK SATAR!



Skoda'nın yeni kompakt SUV'u Karoq, geniş ve ferah kabini, zengin donanımı ve ülkemiz pazarına uygun motor seçenekleriyle çok satılmaya aday gibi görünüyor

bagaj kapağının eller serbest şekilde açılabilmesine olanak sağlayan sanal pedal gibi şık fikirleri bünyesinde barındırıyor. Bunun yanında sayıları 20'ye yaklaşan güvenlik ve konfora yönelik donanım da Karoq'un üstün yönleri arasında.

Keskin geometrik şekilli farlarla üç boyutlu bir görünüm sunan aracın ön bölümü, güvenlik ve sağlamlığı ifade ederken, Style donanım seviyesinde sunulan full-LED teknolojili farlarla sunuluyor. LED farlar, aynı zamanda yol ve ışık durumuna göre yahut karşıdan bir araç gelmesi halinde otomatik olarak farların şiddetini ayarlayan "Işık Asistanı" da özelliğiyle de donatılabiliyor. Bu sistem, silecekler çalıştığında da farları otomatik olarak açıyor.

Skoda Karoq, 4382 mm uzunluğa, 1841 mm genişliğe ve 1605 mm yüksekliğe sahip. Böylelikle iç mekânda arka



koltuktakilere 69 mm'lik bir diz mesafesi sunuluyor. 2638 mm'lik uzun aks aralığı (dört tekerlekten çekişli versiyonda 2630 mm) Karoq'a yolda konforlu bir sürüş sağlarken, iç mekânın da cömertçe şekillendirilmesine olanak tanımış. 521 litrelik bagaj kapasitesi, arka koltukların yatırılmasıyla 1630 litreye yükseliyor. Üç bağımsız arka koltuktan oluşan "VarioFlex" sistemi, tüm koltukların tamamen çıkarılmasına olanak tanıyor. Böylelikle Karoq, 1810 litre bagaj hacmine sahip bir araca dönüşüyor.

Karoq’un iç mekânı da, tipik Skoda kalitesini hissettiriyor. İsteğe bağlı olarak alınabilecek ve 10 renk seçeneği bulunan LED ambiyans ışıkları, farklı bir atmosfer yaratırken, sürücünün dikkatinin dağılmasını önlemek amacıyla direksiyon tarafında bulunan LED aydınlatmalar, araç hareket ettiğinde kendiliğinden sönebiliyor. Tamamen dijital gösterge paneli ise bir Skoda modelinde ilk kez kullanılıyor. Bu sayede sürücü, dört farklı seçenekten birini tercih ederek, kendi bilgi ekranını oluşturabiliyor.

Tüm bu ayarlar ve tercihler de, MIB adı verilen (Modüler Bilgi Matrisi) ekranda kolaylıkla yapılabiliyor. MIB sistemi aracılığıyla ayrıca müzik sistemi, telefon, sürücü destek sistemleri (şerit asistanı, ön bölge asistanı gibi) veya aracın durumuna ilişkin ayarlara da ulaşılabiliyor. Bu panel, bir tablet bilgisayar ekranı gibi rahatça kullanılabiliyor. Karoq’ta ayrıca isteğe bağlı olarak alınabilecek ısıtmalı direksiyon simidi, spor ön koltuklar veya ısıtmalı arka koltuklar gibi seçenekler de mevcut. Sürücünün araçla ilgili kendi tercihine uygun yaptığı tüm ayarları hafızasında tutan programlanabilir anahtar ise kullanımı kolaylaştırmak için tasarlanmış. Orta konsolda yer alan telefon kutusu (phonebox), akıllı telefon ve diğer teknolojik araçların şarj edilmesini sağlıyor. Bununla birlikte Colombus eğlence sisteminde, araç içinde kesintisiz iletişim imkânı sağlayan wi-fi bağlantısının yanı sıra bazı fonksiyonları ekrana dokunmaksızın sadece el hareketleriyle kontrol etmeye yarayan gesture





"Otomatik şanzıman isteyenler için şu an tek seçenek üç silindirli Ecoboost motorla sunuluyor. 100 HP'lik bu motora altı ileri otomatik şanzıman eşlik ediyor"

control özelliği de Karoq ile sunulan ilginç donanımlar arasında bulunuyor. Yeni Karoq, sayıları 20'yi bulan sürücü destek sistemlerini de sunuyor. Bunlar arasında park yardımcısı, şerit asistanı, trafik işareti tanıma, tehlike asistanı, kör nokta uyarısı, uyarlanabilir hız sabitleyici, ön bölge asistanı gibi konfor ve güvenliği artıran unsurlar var. Skoda Karoq, Türkiye'de öncelikle ikisi benzinli toplam üç farklı motor seçeneğiyle sunulacak. Benzinli motorlar üç silindirli 1.0 lt 115 HP ve 1.5 lt 150 HP seçeneklerinden oluşurken, yeni 1.6 lt 115 HP dizel dikkat çekiyor. Tüm motorlar, altı ileri manuel ya da yedi ileri DSG otomatik şanzıman seçenekleriyle sunulacak. Bununla birlikte 1.5 lt TSI benzinli motor, düşük yakıt tüketimi için silindir kapama teknolojisiyle donatılmış. Bu sistem, fazla güç gerektirmeyen durumlarda silindirlerin yarısını kapatıyor. Tüm motor seçeneklerinde stop/start ve fren enerjisi geri kazanım teknolojileri de mevcut.

Karoq'un 1.5 lt motor seçeneğinde 2018 yılının ikinci yarısında 4x4 çekiş özelliği ve DSG otomatik şanzıman seçeneği sunulacak. 4x4 araçlarda, dinamik şasi kontrol opsiyonu ile beş farklı süspansiyon/şanzıman uyarlaması sunan sürüş modu seçimi de bulunacak.

Mert YILMAZ/İtalya

TEKNİK

Model *Skoda Karoq 1.6 TDI DSG* **Fiyat** *Henüz belli değil* **Motor** *1598 cc, 4 silindirli, DOHC, 16V, turbo dizel* **Güç** *115 HP 3250 d/d* **Tork** *250 Nm 1500 d/d* **0-100 km/s** *10.9 sn* **Maksimum hız** *188 km/s* **Şanzıman** *7 ileri otomatik* **Yakıt tüketimi** *4.2 lt/100 km* **Bagaj hacmi** *521 lt* **Ağırlık** *1441 kg*





Isuzu'nun pick-up segmentindeki temsilcisi D-Max yenilenerek Türkiye'de satışa sunuldu. Yeni 1.9 lt'lik turbo dizel motor, altı ileri manuel ve otomatik şanzıman tercihleriyle selefiyle aynı gücü üretirken; daha düşük yakıt tüketimi, sessiz bir kabin ve konforlu bir sürüş sunuyor. Yeni D-Max'in 2017 yılında en üst donanım paketi V-Cross satışa sunulurken diğer versiyonları ise 2018 yılıyla birlikte Anadolu Isuzu tarafından Türkiye'de üretilip satışa sunulacak.

Isuzu D-Max'in V-Cross modelinde yeni LED gündüz farları, ısıtmalı ön koltuklar, elektrikli sürücü koltuğu, anahtarsız giriş ve çalıştırma, sekiz hoparlör, bütün akıllı telefonlarla kullanılabilen Android işletim sistemine sahip navigasyonlu 8.0 inç D-Vision multimedya sistemi, geri görüş kamerası, arka park sensörü, yokuş kalkış asistanı, yokuş iniş kontrolü ve hız sabitleyici gibi birçok donanım özelliği standart olarak sunuluyor. Yenilenen D-Max, tek ve çift kabin seçenekleri ve üç farklı donanım seviyesiyle Türkiye'de satışa sunuluyor. Tüm özellikleriyle önceki nesilden daha da gelişmiş olan yeni D-Max, Türkiye'de 4x2 ve 4x4 baz, donanımlı ve full donanımlı V-Cross versiyonlarıyla kullanıcıların karşısına çıkıyor.

VERGİ AVANTAJI

Isuzu'nun ülkemizde üretilen pick-up'ı D-Max yenilendi. Daha şık bir ön yüze kavuşan, kabini de SUV konforuna ulaşan araç, 1.9 lt'lik yeni motoruyla hem güçlü hem de önemli bir vergi avantajına sahip



Tüm versiyonlarda sunulan yeni 1.9 litrelik turbo dizel motor selefinde kullanılan 2.5 lt'lik çift turbolu motorla aynı gücü sunarak 164 HP ve 360 Nm tork üretiyor.

Otomatik şanzımanlı 4x4 versiyonları 0'dan 100 km/s hıza 12.9 sn'de çıkarak üstün bir performans sunuyor. D-Max'in çalışkan karakterinin üzerinde inşa edilen motor, 3.5 ton çekme ve bir ton yük taşıma kapasitesiyle kullanıcısının her ihtiyacını karşılayabiliyor.

Aracın yeni dinamik tasarımıyla birlikte önceki modele oranla 0.4 Cd oranında daha düşük sürtünme katsayısı sunması ise yakıt ekonomisi, performans ve iyileştirilmiş kabin gürültü seviyesi anlamına geliyor.

Yeniden tasarlanan gösterge panelinde merkezi bir gösterge ve daha net fontlar yer alıyor.

Serinin tamamında (baz modelinde sadece ön kısımda) orta konsolun alt kısmına ve arka koltuktaki yolcular için iki ön koltuk arasına USB portları eklenmiş. Ön orta ve yan kol dayama bölümleri daha yumuşak pedlerle geliştirilirken, çift kabinli versiyonlarda düz yatırılabilen, kolçaklı, oturma kısmı kaldırılabilen ve 60/40 katlanabilen esnek arka koltuklar yer alıyor.

Yeni nesil D-Max'in önemli değişiklikleri arasında motor ve şanzıman da bulunuyor.



Küçültülerek yenilenen 1.9 litrelik motor, 164 HP güç ve 360 Nm tork üretiyor. Özel olarak yeni D-Max için geliştirilen yeni motor, altı ileri manuel veya otomatik olarak tercih edilebiliyor. Yeni D-Max'in yeni altı ileri otomatik şanzımanında sürücüler sıralı vites değiştirme kolunu kullanarak manuel modu da tercih edebiliyor ve böylece daha sportif bir deneyim yaşayabiliyor. Motor ve şanzıman komponentlerinde yapılan geliştirmelerle ağırlıktan da tasarruf ediliyor. Boyutu optimize edilen motorun manuel şanzımanlı modellerinde 57 kg, otomatik

şanzımanlı modellerinde 52 kg hafifleme söz konusu. Bu tasarım özellikleriyle bir önceki D-Max modeline kıyasla yakıt tüketimi, yeni D-Max'te yüzde 7 ila yüzde 18 oranında azaltılıyor. Yeni D-Max V-Cross, 1.9 lt'lik yeni motoru ve altı ileri otomatik şanzımanla 7.8 lt/100 km ortalama yakıt tüketimi sergiliyor. 2018 yılında üretimine Türkiye'de başlanacak olan 4x2 baz modeli ise manuel şanzımanla ortalama tüketimde 6.3 lt/100 km gibi çok düşük bir veri sunuyor. Türkiye'deki pick-up araçlar içinde en düşük motor hacmini sunan yeni Isuzu D-Max, bu özelliğiyle beş yıllık kullanım sürecinde 9000 TL'ye varan MTV avantajı sağlıyor. Ayrıca beş yıl, 100 bin km garanti sunulan D-Max'te bakım periyotları 20 bin km'de bir gerçekleşiyor. Yeni Isuzu D-Max V-Cross, sahip olduğu donanım özellikleriyle arazide olduğu gibi şehir içinde de sürücüsüne maksimum konfor sunuyor. Yeni gösterge paneli, elektrikli sürücü koltuğu, ön koltuk ısıtma sistemi, ön orta kolçak ve kapılardaki yeni yumuşak dokulu pedler, hem ön hem de arka koltuktaki yolcular için sunulan USB şarj portları, hız sabitleyici, D-Vision multimedya sistemi, sekiz hoparlörlü müzik deneyimi, yeni karbon desene sahip koltuklar, beş farklı şekilde katlanabilen ve 24 derecelik açısıyla konfor odaklı arka koltuklar, 18 inç alaşım jantlar, yan basamaklar, nikelaj rollbar, kasa havuzu ve tavan raylarıyla maksimum şıklık ve fonksiyonellik korunuyor. Aracın en büyük yeniliklerinden biri Android işletim sistemine sahip olan D-Vision multimedya sistemi. 8.0 inç dokunmatik bir ana üniteyle orta konsolda yer alan sisteme tüm akıllı telefonlarla (Android ve IOS) bluetooth bağlantısı kurulabiliyor. Navigasyon ve geri görüş





"Isuzu D-Max'in sağlamlığı ve kullanışlılığı zaten tartışılmazdı. Isuzu tasarımcıları yeni modelde biraz daha şehirli bir araç yaratmaya çalışmış"

kamerası gibi özellikleri de bünyesinde barındıran multimedya sistemi, ikisi tavanda yer alan toplam sekiz hoparlörle pick-up araçlar içindeki en iyi müzik deneyimlerinden birini sunuyor.

Dayanıklılığı ve gücüyle bilinen D-Max'in yenilenen modeli de tüm arazi şartlarında gidebilmesine olanak tanıyan Shift on the Fly 4x4 çekiş kontrol ünitesine sahip. Sürücü vitesin arkasında yer alan döndürülebilir diferansiyel ayarı sistemini çevirerek farklı çekiş kontrol sistemlerini devreye alabiliyor. Normal yol şartlarında 2WD-H kullanılırken, yağışlı, mıcırlı veya karlı zeminlerde 4WD-H sistemi devreye alınabiliyor. Kayalık, bozuk yollar, su geçişleri gibi zeminlerde ise 4WD-L ile düşük hızda engeller aşılabiliyor. Shift on the Fly 4×4 sistemi sayesinde kayalıklardan kum zeminlere, engebeli tepelerden mıcır yollara, bozuk asfalttan 70 cm'e kadarki su geçişlere kadar tüm yol şartlarında araç konforlu ve güvenli bir sürüş sağlıyor. Yeni D-Max'in şasisi Isuzu kurum içi testlerinde burulma sertliği adına 1.4 milyondan fazla kez sürekli test edilirken, kabin arkası da 70 binden fazla kez sürekli dayanıklılık testlerine maruz kalarak güçlü ve her şarta hazır bir pick-up olarak yollara hazırlanıyor. Yeni Isuzu D-Max'in şasi uzunluğu ve dış tasarımı elbette belirli bir amaç için şekillendi. Araç şehir içinde şık bir görünüm sunarken, arazi şartlarına uyum sağlayacak şekilde de özellikleri barındırıyor. Yaklaşma açısı 30 derece, ayrılma açısı 23 derece olan yeni D-Max, 49 derecelik yan eğim açısıyla da maksimum off-road keyfi sunuyor.

Mert YILMAZ/Gürcistan

TEKNİK

Model *Isuzu D-Max V-Cross* **Fiyat** *129.800 TL* **Motor** *1898 cc, 4 silindirli, DOHC, 16V, turbo dizel* **Güç** *164 HP 3600 d/d* **Tork** *360 Nm 2000 d/d* **0-100 km/s** *12.9 sn* **Maksimum hız** *180 km/s* **Şanzıman** *6 ileri otomatik* **Yakıt tüketimi** *7.8 lt/100 km* **Ağırlık** *2034 kg* **Kargo alanı uzunluğu** *1552 mm* **Taşıma kapasitesi** *966 kg*

Yenilenen Isuzu D-Max'in 1.9 lt'lik motoru, eski motor kadar güç üretiyor ama hem daha ekonomik hem de vergi avantajıyla daha hesaplı...



SUV ATAĞI BAŞLIYOR

Satış potansiyelinin gittikçe artması tüm markaları SUV sınıfına girmeye zorluyor. Artık MPV'lerin suratına bakan yok. Yeni C3 Aircross da bunlardan biri...



Citroën'nin hız verdiği yeni model atağının SUV temsilcisi C3 Aircross, Türkiye'de satışa sunuldu. Fransız markanın yeni "Inspired By You" marka sloganıyla kullanıcılardan ilham alınarak geliştirilen C3 Aircross, hayatı kolaylaştıran detayları barındırıyor. Cesur bir kişiliğe sahip C3 Aircross, 85 gövde kombinasyonu ve beş kabin tasarım seçeneği ile çok çeşitli kişiselleştirme imkânları sunuyor. Müşteri beklentilerine göre şekillenen, kullanıcı odaklı bir SUV olan C3 Aircross, rakip tanımayan iç hacmi, modüler tasarımı, segmentinin en yüksek sürüş pozisyonu ve segmentinde tek açılır panoramik cam tavanıyla, aktif bir yaşam sürenleri hedefliyor. Citroen Advanced Comfort programı çerçevesinde aydınlık iç mekân, geniş bagaj hacmi, ses yalıtımı ve özel dolgu malzemeli koltuklarıyla C3 Aircross; yolcularına ferahlık, sürücüsüne de sıra dışı bir sürüş keyfi sunuyor.

Citroen C3 Aircross, son üç yıldır kendi segmentinde yılın motoru ödüllü 1.2 PureTech 110 HP turbo benzinli otomatik ve 1.6 BlueHDi 100 HP dizel motor manuel şanzıman seçenekleri ile Türkiye pazarına sunuldu. C3 Aircross, 105.000 TL'den başlayan fiyatlarla bayilerde yerini aldı. Yeni Citroen C3 Aircross, güçlü, özgün ve canlı duruşu ile dikkat çeken, 4.15 m uzunluğunda geniş hacimli ve çok yönlü kullanımı olan bir küçük SUV. Yerden yüksek tasarım, segmentinin en yüksek



Citroen C3 Aircross'un renk kombinasyonlarının sayısı 85'e kadar yükseliyor.

sürüş pozisyonu, büyük jantlar, ön ve arka tamponlardaki koruyucu panelleriyle gerçek bir SUV tasarımına sahip. C3 Aircross'un, tavan çıtalarında ve C sütunundaki camlarında kullanılan özel renklendirmeler güçlü bir grafik tasarım sunuyor. Dört farklı tavan renk seçeneğine sahip olan C3 Aircross'ta toplam renk kombinasyonları 85'i, kabin opsiyonları da beşi buluyor. Yatay çizgilerle genişlik algısına katkıda bulunulan kabinde ferahlık ve güven hisleri büyük bir uyum içerisinde. Citroen C3 Aircross, sürüş keyfi ve yol tutuşu açısından tam bir SUV. Kompakt yapısı sayesinde şehirde kıvrak, grip control ve yokuş iniş desteği ile maceraya hazır olan C3 Aircross, tasarruflu ve verimli benzinli ve dizel motor seçeneklerine sahip. İleri Konfor programı sayesinde yeni nesil Citroen modelleri, yatak teknolojisinden esinlenilen özel dolgu malzemeli koltuklar, ekstra darbe absorbe etme özelliğine sahip hidrolik ve kademeli süspansiyon sistemi ile yeni yapısal gövde bağlantıları ile yüzde 20 daha sağlam. Citroen ileri konfor programının dört hedefi bulunuyor. Sürüş konforu, yaşam konforu, fonksiyonel konfor ve zihin konforu... Bu program kapsamında geliştirilen yeni Citroen C3 Aircross, sadece fiziksel özellikleriyle değil, iç mekânındaki benzersiz atmosferiyle de yolcularının iyi hissetmelerini sağlıyor. Her şeyin düşünüldüğü tasarımı sayesinde C3 Aircross günlük yaşantıda konfor veya fonksiyonların-



"Citroen C3 Aircross'un 175 cm'lik yerden yüksekliği aynı platformu paylaştığı küçük sınıf C3'ten yaklaşık 20 mm daha fazla. Bu da SUV görünümünü artırıyor"

dan kesinlikle ödün vermeden hayatı kolaylaştıran bir SUV. Geniş kabini ve konforlu koltuklarıyla sınıfının en geniş iç hacmi (en iyi tavan yüksekliği, en geniş diz mesafesi), rakip tanımayan modülerlik (iki bağımsız parça halinde kaydırılabilen arka koltuk sırası) ve çok geniş bir bagaj hacmi (410 litre ile 520 litreye arasında) sunuyor. Segmentinde tek olan açılır panoramik cam tavan, yolculara aydınlık bir ortamda seyahat etme ve gökyüzünü izleyebilme imkânı sağlıyor. Yeni



YOKUŞ İNİŞ
Grip control ile birlikte sunulan yokuş iniş desteği sayesinde yokuş inerken aracın hızı otomatik olarak ayarlanıyor.

C3 Aircross, sürücü yorgunluk uyarı ikazı, yokuş kalkış desteği ve Citroen Connect Nav gibi sürücü destek sistemleri ile donatılmış. Yeni C3 Aircross, Citroen Stil Direktörü Alexandre Malval'ın liderliğindeki tasarım ekiplerinin hayal gücü ile geliştirildi. C3 Aircross benzersiz gövde tasarımı, canlı renkleri ve kendinden emin ifadesiyle daha ilk bakışta cezbedici bir etki bırakıyor. Kompakt ve yüksek ölçüleri (4.15 m uzunluk, 1.76 m genişlik ve 1.64 m yükseklik) ile çok iyi

Günümüzün birbirine benzeyen kabin tasarımlarına C3 Aircross dahil değil.



oranlara sahip. C3 Aircross'un 175 cm'lik yerden yüksekliği aynı platformu paylaştığı Yeni C3'ten yaklaşık 20 mm daha fazla. Yeni C3 Aircross'un iç mekanında beş ayrı kişiselleştirme paketi sunuluyor. Standart ambiyans seçeneği, Mika Gri kumaş koltuk döşemeleri, beyaz havalandırma çerçeveleri ve dokulu gri gösterge paneli ile son derece sade bir yapıda. Metropolitan gri ambiyans seçeneğinde, kabin hacminin ön plana çıkartıldığı; gösterge panelinde bulunan parlak renkler ve sıcak kumaşlar, kırmızı havalandırma çerçeveleri ile kombine ediliyor. Urban kırmızı ambiyans seçeneğinde, 3D koyu gri kumaş koltuklar kırmızı renkli havalandırma çerçeveleri ve dikişler ile harmanlanırken kokpit de Corinthe-TEP ile kaplı.

Hype Mistral ambiyans seçeneğinde, siyah damarlı deri ve kaz ayağı desenli kumaş kombinasyonu, Corinthe-TEP kaplamalı gösterge paneli ve saten krom havalandırma çerçeveleri ile tamamlanarak kalite hissine vurgu yapılıyor. Hype Colorado ambiyans seçeneğinde ise yumuşak dolgu malzemeli yarı deri koltuklar, iki renkli direksiyon simidi ve gösterge panelindeki özel Colorado renkli döşemeler ile zenginleştiriliyor. Yeni C3 Aircross, yerden yüksek yapısı ve büyük lastikleri ile yol üzerinde hakimiyetini ilan eden kompakt yapılı bir SUV. Yeni Citroen C3 Aircross'ta opsiyonel olarak sunulan grip control ve yokuş iniş desteği sayesinde her türlü zeminde kolayca ha-



"Citroen C3 Aircross'un 1.6 lt'lik BlueHDi motoru, Feel ve Shine donanım paketleriyle sunuluyor. Dizel motorda şimdilik otomatik şanzıman yok"

reket edilebiliyor. Farklı zemin koşulları için grip control sistemi ve 16 ya da 17 inçlik dört mevsim lastikleri ile donatılmış olan C3 Aircross, son derece modüler bir sürüş deneyimi sağlıyor ve koşul veya yüzey ne olursa olsun kendini her türlü yola uyarlayabiliyor. Beş sürüş modu bulunan grip control'de standart moda alındığında çekiş otomatik olarak ayarlanıyor. Sistemde ayrıca kum, arazi, kar veya ESP Kapalı modlarından biri seçilebiliyor. Grip control ile birlikte sunulan yokuş iniş desteği sayeside eğimin çok olduğu yokuşlardan inerken aracın hızı otomatik olarak ayarlanıyor. Bu teknoloji sayesinde yokuş aşağı inerken, araç, sürücünün gaza veya frene basmasına gerek kalmadan hem düz bir şekilde ilerliyor hem de kayma riskini sınırlıyor. Sürücü inişe hangi hızla girdiyse sistem inişi o hızla tamamlıyor. Sistem, sürüşün normalde stresli olabileceği durumlarda kontrol ve güvenliği artırmak için aracı çok düşük bir hızda (3 km/s kadar indirebiliyor) tutabiliyor. Yeni C3 Aircross'un ileri teknolojisi ve macera sever doğası, tasarruflu ve verimli son nesil motor seçenekleri ile çevreci özelliklerine de vurgu yapıyor. Günlük yaşamdaki yolculuklar veya hafta sonu kaçamakları için ideal bir yaşam ortağı olan Yeni C3 Aircross, benzinli PureTech ya da dizel BlueHDi motor seçeneklerine sahip olacak. Uluslararası yılın motoru ödüllerini kazanmış olan turbo benzinli PureTech güç ünitesi, 110 HP güce sahip. PureTech benzinli motorda EAT6 otomatik şanzıman sunuluyor. BlueHDi 100 HP dizel motor ise beş ileri manuel şanzımanlı olarak sunulacak.

Mert YILMAZ/Bodrum

TEKNİK

Model *Citroen C3 Aircross 1.2 PureTech Shine* **Fiyat** *113.500 TL* **Motor** *1199 cc, 3 silindirli, DOHC, 12V, turbo* **Güç** *110 HP 5500 d/d* **Tork** *205 Nm 1500 d/d* **0-100 km/s** *10.6 sn* **Maksimum hız** *183 km/s* **Şanzıman** *6 ileri otomatik* **Yakıt tüketimi** *6.9 lt/100 km* **Emisyon** *126 g/km* **Ağırlık** *1278 kg* **Bagaj hacmi** *410-520-1289 lt*



C3 Aircross 1.2 PureTech Shine *113.500 TL*
C3 Aircross 1.6 BlueHDI Feel *105.000 TL*
C3 Aircross 1.6 BlueHDI Shine *113.500 TL*



SPORTİF RUH

Toyota, WRC'den kazandığı tecrübeyi GR Serisi'ne aktarıyor...

Toyota, sportif özelliklere sahip yeni model serisiyle sektöre yeni bir soluk getirmeye hazırlanıyor. Şu anda satışta bulunan en popüler modellerinin spor versiyonlarını 'GR' isim uzantısıyla piyasaya sunacak olan Toyota'nın, ilk olarak Japonya'da başlayan satışları yakın gelecekte tüm dünyaya yayılacak.

Toyota, bu yeni model gamıyla birlikte heyecan verici sürüş deneyimi arayanları hedefliyor. Giderek genişletilmesi planlanan GR spor otomobil modellerinin yanı sıra çeşitli sportif parçalar sunarak da bu seri desteklenecek.

Toyota, yeni spor serisinde Prius, GT 86, Yaris, Voxy, Noah, Harrier, Mark X gibi birçok farklı segmentteki modelin sportif versiyonlarını sunarak, herkesin sürüş keyfini yaşamasını sağlayacak. Japon marka, bir süre önce Avrupa'da yüksek performanslı Yaris GRMN modelini de satışa sunmuştu. Yeni GR serisi, "daha iyi otomobiller" üretme felsefesinin bir parçası olarak motorsporlarından kazanılan bilgi birikimiyle geliştirildi. Ürün yelpazesine göre en üst sırada GRMN, onun altında GR ve giriş seviyesi olarak GR Sport yer alacak.

Sınırlı üretime sahip GRMN modellerinde, özel olarak modifiye edilmiş motorlar yer alırken, daha yüksek adetli üretime sahip GR, GRMN'nin bazı temel özelliklerini taşıyacak.



Toyota, çevreci Prius'un bile sportif bir versiyonunu hazırlamış.



YENİ 308 TÜRKİYE'DE

Peugeot'nun kompakt aslanı 308 makyajlandı. Yeni versiyonuyla Türkiye'ye gelen otomobilin fiyatı 91 bin 600 TL'den başlıyor...



Peugeot, satışa sunulduğu günden bu yana 760 bin adet satan Peugeot 308'in yeni neslini lanse ediyor. 308, markanın yeni ön tasarımını yansıtan ve 'aslan' logosuna ev sahipliği yapan dikey konumlu ön ızgara, oldukça şık ve dinamik tasarımlı motor kaputu ve tüm donanım seviyelerinde sunulan LED gündüz farları ile son derece etkileyici bir dış tasarım sergiliyor. Yeni grafik efektleriyle üç boyutlu navigasyona ve tüm fonksiyonlarla kolay erişim sağlayan "kapasitif" dokunmatik ekrana sahip Peugeot i-Cockpit iç mekânı domine ediyor. Yeni Peugeot 308'in



motor kaputunun altında performansla yakıt ekonomisini aynı potada eriten yüksek verimlilik seviyesine sahip dizel ve benzinli motorlar görev yapıyor. 1.6 lt BlueHDi dizel motor ve 1.2 lt PureTech turbo benzinli motor ile kombine edilen EAT6 otomatik şanzıman seçenekleri ön plana çıkıyor Yeni Peugeot 3008 ve 5008 SUV modellerinde de kullanılan tüm gelişmiş sürücü destek sistemlerini kullanıma sunan Peugeot 308, 91 bin 600 TL'den başlayan fiyatlarla kasım ayı itibarıyla Türkiye pazarına sunuldu. Yeni Peugeot 308 hem hatchback, hem de station wagon göv-

"120 HP güç ve 300 Nm tork sunan 1.6 lt'lik BlueHDi motor herzamanki gibi ekonomik. Bu motor seçeneğiyle EAT6 otomatik şanzıman da alınabiliyor"

de seçeneğinde son derece dengeli gövde orantılarıyla dikkat çekerken, her biri etkileyici bir dış tasarımı bünyesinde barındıran Access, Active, Allure ve GT Line olmak üzere ilk dört farklı donanım seviyesi ile sunuluyor.

Yeni Peugeot 308'in iç mekânı geliştirilirken öncüsünün güçlü yönleri korunmuş. Kompakt boyutlu bir direksiyon simidi ve yükseltilmiş gösterge panelinden oluşan, yenilikçi ve fütüristik bir görünüm sunan Peugeot i-Cockpit iç mekânı domine ediyor. Yeni kapasitif özellikli dokunmatik ekran iklimlendirme sistemini ve TomTom üç boyutlu navigasyonu tek



bir noktadan kumanda etme imkânı sunuyor. Makyajlı Peugeot 308; aktif şerit takip sistemi, yorgunluk tespit sistemi, akıllı ışık sistemi, hız levhası tanıma sistemi, aktif kör nokta uyarı sistemi, VisioPark 1 arka kamera ve otomatik park asistanı olmak üzere en güncel sürüş destek sistemleriyle donatılıyor. Orta konsola entegre edilen ve sürücüye dönük bir şekilde sürücünün görüş alanında bulunan ekran okunaklı yapısı ve kullanım kolaylığı ile sürücünün hayatını kolaylaştırıyor. Peugeot i-Cockpit akıllı telefonun ekranını aracın dokunmatik ekranına yansıtan Mirror Screen özelliği ile araç içinde geçen süreyi keyfe dönüştürüyor. Mirror Screen özelliği Mirrorlink, Android Auto ve Apple Carplay olmak üzere sektörde yaygın olarak kullanılan üç farklı protokolü destekliyor. Yeni Peugeot 308 ve Peugeot 308 SW Fransa'daki Sochaux fabrikasında üretiliyor.

Yeni Peugeot 308, Mirrorlink, Android Auto ve Apple Carplay olmak üzere sektörde yaygın olarak kullanılan üç farklı protokolü destekliyor.

MİNİMALİST PORSCHE

Porsche'nin "Touring" modellerini tanımlamak için kullandığı T harfiyle adlandırılan 911 Carrera T, 20 milimetre daha alçak spor şasi, ağırlığa göre optimize edilmiş Sport Chrono paketi, kırmızı sembollere sahip daha kısa vites kolu ve merkezi Sport-Tex kaplamalı koltuklar gibi 911 Carrera'dan farklı birçok özelliğe sahip.



Porsche, 1968 yılında piyasaya sunduğu 911 T modelini 911 Carrera T ile yeniden canlandırdı. Porsche'nin "Touring" modellerini tanımlamak için kullandığı T harfiyle adlandırılan 911 Carrera T, 20 milimetre daha alçak spor şasi, ağırlığa göre optimi-



ze edilmiş Sport Chrono paketi, kırmızı sembollere sahip daha kısa vites kolu ve merkezi Sport-Tex kaplamalı koltuklar gibi 911 Carrera'dan farklı birçok özelliğe sahip. Çift turbolu, 3.0 litrelik, altı silindirli boxer motor 370 HP güç ve 1750-5000 d/d aralığında 450 Nm tork



"911 Carrera T sıfırdan 100 km/s'ye 4.5 saniyede, yani 911 Carrera Coupe'den 0.1 saniye daha kısa sürede çıkıyor. Yeni otomobilin 200 km/s'ye ulaşması ise yalnızca 15.1 saniye"







üretiyor. 3.85 kg/HP'ye yükseltilen ağırlık/güç oranı daha yüksek performans ve daha çevik sürüş dinamikleri sunuyor. Vites aralıkları kısaltılan manuel şanzıman ve mekanik diferansiyel kilitleri sayesinde, 911 Carrera T sıfırdan 100 km/s'ye 4.5 saniyede, yani 911 Carrera Coupe'den 0.1 saniye daha kısa sürede çıkıyor. Yeni otomobilin 200 km/s'ye ulaşması ise yalnızca 15.1 saniye sürüyor. Carrera T'de opsiyonel olarak sunulan Porsche Doppelkupplung (PDK) şanzıman ise sıfırdan 100 km/s'ye çıkma süresi 4.2 saniyeye, 200 km/s'ye ulaşma süresini ise 14.5 saniyeye iniyor. Her iki şanzıman versiyonunda da maksimum hız 290 km/s'nin üzerinde. Otomobilin gövde parçaları ve jantlar, farklılığı vurgulayan unsurlar olarak öne çıkıyor. 911 Carrera T'nin



aerodinamik yönden iyileştirilen ön spoyleri ve metalik Agate grisi Sport Design yan aynaları, önden bakıldığında dikkat çeken tasarım özellikleri arasında. Yandan bakıldığında ise 20 inçlik Titan grisi Carrera S jantlar, yeni otomobilin kimliğini kolayca ortaya koyuyor. Profil görünümdeki bir diğer karakteristik özellik ise 911 Carrera T logosu. Otomobilin arka kısmında ise arka ızgara çubukları, Porsche logosu, Agate grisi 911 Carrera T yazısı, standart donanım olarak gelen spor egzoz sistemi, dikkat çekici özellikler arasında. Kabinin görünümü de daha sportif ve minimalist bir görünüm kazanmış durumda. Siyah, dört yönde ayarlanabilen elektrikli koltukların orta kısmı Sport-Tex kaplamalı, baş desteklerinde ise siyah iplikle işlenmiş "911" logosu göze çarpıyor. Yeni Carrera T modeli ayrıca ilk kez tam spor koltuk seçeneği sunuyor. Deri kaplamalı GT sports direksiyon üzerinde standart olarak yer alan mod düğmeleri, sürücünün farklı sürüş programları arasında geçiş yapmasına olanak sağlıyor. Kırmızı sembollere sahip, kısaltılmış vites kolu da yalnızca 911 Carrera T'ye has özelliklerden biri. Bir diğer yenilik ise Racing Sarısı, Guards Kırmızısı ve GT Gümüş renkleriyle kontrast oluşturarak sportif görünümü daha da pekiştiren T iç mekân paketi.

HAFİF VE GÜÇLÜ

BMW, CS geleneğini devam ettiriyor. Hafifleyen gövdesi ve 10 HP artan gücüyle daha da vahşileşen M3, hızlı babaları hedefliyor



"0-100 km/s hızlanma sadece 3.9 sn"





BMW M GmbH, yeni BMW M3 CS'i tanıttı. E8 BMW M3 Evolution'la 1988 yılında başlayan bir geleneğin takipçisi olan otomobil, dört kapılı yüksek performanslı otomobillerin zirvesi konumunda. Günlük hayata uyum sağlayan ama buna karşılık çok yüksek bir performans seviyesi sunan yeni M3 CS, 10 HP artışla 460 HP güce ulaşmış. M TwinPower turbo teknolojisiyle donatılan otomobil, sadece 3.9 sn'de 0-100 km/s hızlanmasını tamamlıyor. 3.0 lt'lik altı silindirli motorun torku 600 Nm'ye ulaşırken, maksimum hız 280 km/s'de sınırlandırılmış. Bu performans verilerine rağmen yakıt tüketimi 8.3 lt/100 km olarak veriliyor. Yeni BMW M3 CS standart olarak yedi ileri çift kavramalı şanzıman (M DCT) ile donatılmış durumda. Otomobilin hem ön hem de arka akslardaki bağlantılar ve tekerlek taşıyıcıları dövme alüminyumdan yapılmış ve bu nedenle son derece hafif. M3 CS'in süspansiyon geometrisi tamamen performans odaklı olarak yeniden ayarlanmış ve ayarlanabilir M süspansiyon standart olarak sunuluyor. Tüm sürüş koşullarında mümkün olan en iyi kavramanın sağlanması, M dinamik modunu içeren DSC sistemi ve aktif M diferansiyel sayesinde sağlanıyor. Sürücü direksiyon ve süspansiyon ayarlarını kişisel tercihlerine göre ayarlama olanağına sahip. Önde 9J x 19, arkada ise 10J x 20 jantlar kullanılıyor. Michelin Pilot Sport Cup 2'lerle donatılan M3 CS'in ön lastik ebadı 265/35 R 19, arka lastik ebadı ise 285/30 R 20M3 CS aynı zamanda Michelin Sport yol lastikleri ile birlikte de sipariş edilebiliyor. Yeni BMW M3 CS'in 2018 Mart ayından itibaren satılmaya başlayacak ama üretim adedi 1200 adetle sınırlı olacak.





Audi'nin sıradışı tasarımıyla dikkat çeken modeli A7 Sportback, yeni nesliyle yine adından söz ettireceğe benziyor. Ağabeyi A8'in tasarımından izler taşıyan A7 Sportback'in yeni ön tampon hava giriş-



leri ilk göze çarpan tasarım detaylarından... Büyük altıgen ızgara ve yeni farlar da sportif görünümü destekliyor. Arka tasarıma baktığımızda tek parça halinde bagajın tamamına konumlandırılan stop lambaları

İKİNCİ NESİL A7 SPORTBACK

Audi, sıradışı bir tasarıma sahip olan A7 Sportback'i yeniledi. Ağabeyi A8'i andırsa da her detayıyla ondan daha sportif görünüyor



radikal bir yenilik.

İç mekânda ise A8'den daha fazla iz göze çarpıyor. İki dokunmatik ekranın yer aldığı A7 Sportback'de, head-up display ve Bang & Olufsen ses sistemi gibi donanımlara yer verilmiş.

A7'nin kaputunun altına geçtiğimizde 3.0 lt'lik turbo beslemeli TFSI V6 motor, 340 HP güç ve 500 Nm tork üretiyor. Yedi ileri S tronic şanzıman ve quattro dört tekerlekten çekiş sistemiyle gücünü yere aktaran otomobil, 0-100 km/s hızlanmasını 5.3 saniyede tamamlayabiliyor. Aracın maksimum hızı 250 km/s olarak sınırlandırılmış. Altı ve dört silindirli dizel ve benzinli motorlar ise üretimin başlamasından hemen sonra açıklanacak.

2018'de sDrive18i ve sDrive18d gibi modeller de sunulacak.



Son yıllarda hemen hemen bütün markalar SUV ürün gamını genişletiyor. BMW de X6, X5, X4, X3 ve X1'in ardından arada kalan boşluğu da X2 ile doldurdu. X2, X1'den kısa ve alçak bir yapıya sahip olsa da ön ve arka aks arasında-

X2 SAHNEDE

BMW'nin merakla beklenen SUV'u X2 görücüyeçıktı. X1'den dahakısa ve alçak olan X2, oldukça sportif görünüyor



ki mesafe iki araçta da aynı bırakılmış. X2'nin alçalan tasarımı ve kısalan uzunluğu X1'e nazaran çok daha kaslı ve sportif durmasını sağlamış. Yeni LED far grubu, kapı etekleri, büyük böbrek ızgaralar ve c sütununda bulunan "BMW" logosu ile

"BMW X2'nin dizel motor seçeneklerinde 190 HP güç üreten X2 20d ve 231 HP güç üreten X2 25d mevcut. Benzinli motor ise 192 HP gücünde"

X2 rakiplerinin yanında tasarım olarak farklılığını ortaya koyuyor.

Dış tasarımda yer alan radikal çizgiler iç mekâna geçince ortadan kayboluyor. Klasik bir BMW kabinine sahip X2'nin, 6.5 veya 8.8 inçlik dokunmatik multimedya ekran opsiyonu bulunuyor.



Son nesil aktif ve pasif güvenlik ekipmanlarıyla donatılan X2, Wi-Fi ve Apple CarPlay donanımlarına da sahip olacak.

X2'nin kaputunun altında üç farklı motor seçeneği bulunuyor. 2.0 litrelik turbo benzinli motor 192 HP güç ve 280 Nm tork üretiyor. Dizel

X2'nin kabinine geçtiğinizde dışarıdaki radikal çizgilerle karşılaşmıyorsunuz.





motor seçeneklerinde ise 190 HP güç üreten X2 20d, ve 231 HP güç üreten X2 25d mevcut. Benzinli motor yedi ileri otomatik şanzımanla kombine edilirken, dizel motor seçenekleri ise sekiz ileri otomatik şanzımana sahip olacak. 1.5 litrelik turbo benzinli moturun X2 motor gamında yer alıp almayacağı ise henüz netlik kazanmadı.

BMW X2'de diğer modellerden alışık olduğumuz üç adet sürüş modu bulunuyor. Bunlar; comfort, eco pro ve sport... Opsiyonel olarak sunulan dinamik süspansiyon kontrolünü satın alırsanız aracınızı istediğiniz zaman daha sert veya daha konforlu bir süspansiyon yapısına sahip olmasını sağlayabiliyorsunuz. X2, rakiplerinde olduğu gibi eğim iniş asistanı gibi hafif arazi modlarına sahip fakat buna rağmen genel olarak aracı satın alanlar vakitlerini daha çok asfalt üzerinde geçirecektir.





SESSİZ!

Elektrikli bir otomobil ne kadar hızlı olursa olsun bence eksik kalacak çünkü sesi yok. Bir AMG V8'inden gelen sesleri düşünün...

Geçenlerde sosyal medyada bir video izledim. Videoda Mercedes E63 S AMG ve Tesla Model S P100D arasında 400 metrelik bir kalkış yarışı yapılıyordu. Mercedes-AMG E 63 S, 612 HP güç ve 850 Nm tork üreten motoruyla süperspor otomobillere meydan okuyan bir sedan. 0-100 km/s hızlanmasını sadece 3.4 saniyede gerçekleştiren bu otomobille beraber kalkan Tesla Model S P100D ise dünyanın en hızlı sedanı olma iddiasında. 745 HP gücündeki bu otomobilin 0-100 km/s hızlanması fabrika verilerine göre 2.5 saniye sürüyor. Videonun sonunda 400 metrelik kalkış yarışını Tesla yaklaşık iki boy farkla rahat bir şekilde kazanıyor. Bu gerçekten çok önemli bir başarı. Peki bir spor otomobil için olmazsa olmaz sadece hızlanma mıdır? Bence burada çok daha farklı dinamikler giriyor işin içine. Mercedes'ten kalkış öncesi muhteşem homurtular gelirken Tesla sessiz bir şekilde yerinde duruyor. İç mekâna suni sesler konulabiliyor diyenleriniz olacaktır. Ben E63'ün V8 motorundan çıkan sesin kulağınızda yarattığı hissin verdiği zevki hiç bir sound sisteminin taklit edemeyeceğini

"Tesla Model S'i bir kez kullanma fırsatım olmuştu. Direksiyon hissi ve sürüş dinamikleri açısından vasatı geçemeyen bir otomobildi"





Bir Mercedes-AMG'nin çıkardığı sesler, Tesla için hayal...



düşünenlerdenim. Ses bir spor otomobilin olmazsa olmazlarından biri. Diğeri ise sürüş dinamikleri. Tesla ve Mercedes'in aynı yarışı bir pistte tur zamanı anlamında yaptığını hayal edelim. Ben Mercedes'in kesinlikle Tesla'nın önünde yer alacağını düşünüyorum. Tesla Model S'i bir kez kullanma fırsatım olmuştu. Direksiyon hissi ve sürüş dinamikleri açısından vasatı geçemeyen bir otomobildi.

Tabii ki P100D performans odaklı tasarlandığı için standart modelden daha dinamiktir. Ancak Tesla'nın dört senedir Formula 1 şampiyonu olan Mercedes'ten dinamik bir otomobil üretebileceğini sanmıyorum. Bu tamamen subjektif bir görüş. İki otomobilin pistte attıkları bir turu görmeden ya da bizzat kendim kullanmadan tam anlamıyla kesin bir yargıya varmam imkânsız.

Ancak dediğim gibi benim hissim Mercedes'in pist turunda rakibini geçeği yönünde. Bu arada videonun başında Tesla'yı kullanan sürücünün otomobili tekrar sıfırlaması gerektiğini ve dışarı çıkıp aracı kitleyip tekrar içeri girmesi gerektiğini de hatırlatmam lazım. Yani Tesla'da hâlâ bir sürü basit problem yaşanabiliyor. Videonun altında yorum yapanların bir kısmı benzinli AMG'yi savunurken bir kısmı da elektrikli Tesla'dan yana tavır alıyordu. Elektrikli otomobiller yavaş yavaş hayatımıza giriyor. BMW i3 gibi örnekleri ben de çok seviyorum. Ancak benzin kafalı biri olarak şimdilik spor otomobillere ve motorsporlarına elektirikli otomobillerin el atmasını istemiyorum. Formula E seyrederken karting seyrederken aldığım zevkin yarısını bile almadığımı da buraya dip not olarak ekleyeyim...

FRANSIZ BÜYÜK SUV

Peugeot'nun yepyeni büyük SUV'u 5008, tıpkı kardeşi 3008 gibi tamamen değişen tarzıyla otomobil dünyasına merhaba dedi



Fransız üreticinin MPV segmentindeki iki modeli olan 3008 ve 5008, alınan radikal bir kararla hayatlarına SUV olarak devam ediyor. Bunun ilk meyvesi olan 3008, kompakt SUV sınıfında oldukça beğenilirken, ona çok benzeyen fakat 19 santimetre daha uzun olan 5008, bakalım bizlere neler sunuyor?

"3008'den 19 cm daha uzun olan 5008, böylece bir üst sınıfa çıkıyor"

Hemen her boyutta SUV



Peugeot 5008, kardeşi 3008 gibi oldukça etkileyici görünüyor.

üretilmesi MPV'lerin sonunu getirdi diyebiliriz. Yakın geçmişte benzer durumu station wagon otomobillere tercih edilen MPV'ler için de söylemiştik. Fakat bu seferki durum biraz farklı. Çünkü kullanıcı MPV yerine bir SUV tercih ettiğinde, hem otomobilin pratik ve fonksiyonel özelliklerinden faydalanıyor hem de daha prestijli bir araca sahip oluyor. Buradaki talebi gören üreticiler, hemen her segmentte SUV üretmeye başladı. İşte bu dönüşümden nasibini alan bir model de Peugeot 5008 oldu. Geçmişin yedi kişilik MPV'si artık yedi kişilik büyük bir SUV olarak üretiliyor ve eski



5008'den tam 11 santimetre daha uzun.

Peugeot'nun yeni SUV'u 5008'in ölçülerine baktığımızda; 2.8 metrelik aks aralığıyla kendini belli ediyor. 4.64 metrelik uzunluğu ona büyük bir SUV olma kimliğini kazandırıyor.

Bu ölçülerden yola çıkarak kabin için son derece rahat ve geniş bir yaşam alanı sunulduğunu söyleyebiliriz. Aslında otomobile bindiğiniz ilk anda 3008'den çok da büyük bir SUV'a binmiş gibi hissetmiyorsunuz. Fakat ikinci oturma alanında 60



milimetreden daha fazla sunulan diz mesafesi kalabalık aileler için rahat bir yolculuk anlamına geliyor. Ayrıca bu sırada yer alan ve birbirinden bağımsız olarak hareket edebilen koltukların tamamı ayarlanabiliyor. Üçüncü sıradaki koltuklar



Peugeot 5008'in 780 litre olan bagaj hacmi beş koltuklu kullanımda 1060 litreye kadar çıkıyor.





çok uzun boylu ve kilolu değilseniz yolculuk edilebilecek türden. Yeterli bir baş mesafesi var ve koltuğun ağırlığı sadece 11 kg.

Üçüncü sıradaki koltuklar pratik yapısıyla kolayca yerinden çıkarılabiliyor. Çıkan her koltuk sayesinde de bagaj hacmine ek olarak 39 litrelik yükleme alanı ekleniyor. Peugeot 5008, yükleme alanına bakarsak, 780 lt ile sınıfının en yüksek bagaj hacmini de sunuyor.

Fonksiyonellik konusunda 5008 oldukça cömert. Uzun bir eşya aldınız ve aracınıza koymak istiyorsunuz. Bunun için ön koltuğu katlamanız yeterli. Bu sayede ortaya 3.20 metrelik bir alan çıkıyor.

Şimdi biraz da 5008'in sürüş özelliklerinden bahsedelim. Kullandığımız otomobilde markanın başarılı dizel ünitesi olan 1.6 lt hacmindeki BlueHDi motor yer alıyor. 120 HP gücündeki bu ünite, önceki birçok Peugeot modelinde tatminkâr ve performanslı bir sürüş ortaya koyarken, 5008'de 120 HP'den daha fazlasına ihtiyaç duyuyor. EAT6 otomatik şanzımanın sürüş konforu kusursuz ve oldukça da iyi çalışıyor.

Peugeot 5008'in asfalt üzerinde sessiz ve konforlu bir sürüşe sahip olduğunu söyleyebilirim. Fakat halen 3008'deki gibi karşınıza çıkacak ani bir çukur veya engebeyi otomobilin içine beklenenden daha fazla yansıtıyor. Küçük direksiyon simidine artık iyice alıştık ve sorunsuz bir şekillde kullanılıyor. 5008 de tıpkı 3008 ve 308 gibi EMP2 platformunda üretiliyor. Tüm teknik bileşenleri benzeşiyor olsa da, 5008 kardeşlerine oranla





daha hantal hissettiriyor ve vücut kontrolü onlar kadar iyi değil.

Kabinden devam edersek, bildik i-cockpit neredeyse 3008 ile aynı şekilde bizi karşılıyor. Tercih eder misiniz bilmiyorum ama koltuklar isteğe bağlı olarak çok nokta masaj sistemiyle donatılabiliyor. Fakat koltukların yanal desteklerinin iyi olduğunu söylemeliyim. Focal ses sistemi oldukça başarılı ve bir SUV'dan beklenen açılabilir panoramik cam tavan 5008'in listesinde yer alıyor.

Peugeot 5008 dört farklı donanım seviyesiyle üretiliyor. Active ve Allure donanım paketlerinin yanı sıra markanın son birkaç yıldır sürdürmekte olduğu üst gamı simgeleyen GT Line ve GT versiyonları da mevcut.



Peugeot'nun bu sınıfta Skoda Kodiaq, Nissan X-Trail gibi rakipleri var. Önümüz-

Kabin 3008 modeliyle büyük ölçüde aynı. Küçük direksiyon simidi oldukça sportif. Otomobilde EAT6 otomatik şanzıman görev yapıyor.

deki günler Peugeot 5008'in sınıfında ne kadar başarılı olabileceğini gösterecek. Sonuç olarak; Peugeot 5008 aslında C-segmentinde yer alan bir SUV. Fakat 3008'e oranla büyümüş olan boyu onu D-segmentine uyum sağlayacak bir noktaya getiriyor. Ailenizin ihtiyaçlarını 5008 ile çok rahat bir şekilde karşılayabilirsiniz. Fakat içerde yüksek bir teknoloji var ve buna alışmanız zaman alabilir. Hele ki teknolojiden biraz uzaksanız, i-cockpit ile biraz fazla zaman geçirmeniz lazım.

Ahmet ARMAĞAN

AUTOMAGG SONUÇ



TEKNİK ÖZELLİKLER

Model *Peugeot 5008 1.6 EAT6*
Fiyat *185.100 TL*
Motor *1560 cc, 4 silindirli, DOHC, 16V, turbo dizel*
Güç *120 HP 3750 d/d*
Tork *300 Nm 1750 Nm*
0-100 km/s *11.4 sn*
Maksimum hız *182 km/s*
Şanzıman *6 ileri otomatik*
Yakıt tüketimi *4.6 lt/100 km*
Bagaj hacmi *780/1940 lt*
Ağırlık *1440 kg*



Tasarım, tüketim, fonksiyonellik





Şimdilik 4x4 versiyonu yok

BULUTLARIN ÜSTÜNDE

İngiliz markanın yeni kurulan Bespoke bölümü, son senelerde heyecan verici modeller üretiyor. Bunlardan biri de çok az markanın ulaşabileceği lüks seviyesinde olan Rolls-Royce Ghost Black Badge...

En iyi deriler, en pahalı kaplamalar, fantezi aksesuarlar... Bu detayları sunabilen çok az marka var dünyada. Bunların en bilineni ise tabii ki Rolls-Royce... Lüks denildiğinde Rolls-Royce markasının eline su dökmek neredeyse imkansız. Sınırsız dış ve kabin renk kombinasyonlarıyla bunun son kanıtı olan Ghost Black Badge'in İstanbul'da direksiyonu başına geçtik.

Türkiye'de otomobil editörlüğü aslında sanıldığı kadar kolay bir iş değil. Çoğu markadan aldığımız test araçları en fazla dört gün bizimle. Bu dört gün içinde aracın İstanbul gibi bir metropolde çekimini yapmak, şehir içi ve dışında kullanmak gerekiyor. Bazı markalardan test aracı bile alamıyor oluşumuz ise üzerinde aslında çok konuşulması gereken bir durum. Neyse konumuz sonuçta bu değil... İngiliz otomobillerine karşı hep mesafeli olmuşumdur, nedenini tam olarak bilemesem de bana soğuk gelen bir tarzı var İngilizlerin. Fakat Rolls-Royce yetkilileri tarafından aranıp yeni modelleri olan Ghost Black Badge'i kullanmak ister misiniz sorusu karşısında heycanlanmadım dersem yalan söylemiş olurum. Normal şartlarda dergi politikamız gereği günü birlik

"Malzeme kalitesi ve işçilik konusunda söylenecek fazla da bir şey yok aslında… Mükemmel kelimesi her şeyi açıklıyor"



verilen modelleri kabul etmiyoruz fakat başlangıç fiyatı 970.000 Euro olan bir otomobil için bazı kurallar esnetilebilir.

Aracı teslim almak için fotoğraf editörümüzle birlikte Kuruçeşme'de bulunan Rolls-Royce showroom'una gittik. Kapıdan adım atar atmaz çok farklı bir dünyada olduğunuzu hemen hissediyorsunuz. Showroom'un dekorasyonundan, çalışanların ilgisine kadar çok özel bir otomobil markası olduğunu vurgulayan Rolls-Royce, 2016 Cenevre Otomobil Fuarı'nda ilk kez görücüye çıkardığı Ghost Black Badge modeliyle karşımda duruyor. 5399 mm'lik uzunluğa, 1948 mm genişliğe ve 1550 mm yüksekliğe sahip bir dev olan Ghost Black Badge, bu büyük boyutlara rağmen oldukça dinamik görünmeyi de başarıyor. İsminden de anlaşılacağı gibi Ghost'un bu modelinde özel siyah renk kullanılmış. Parlak siyah renk Ghost'un tasarımıyla çok iyi bir ikili oluşturmuş. Dilerseniz başka renk seçenekleri de tercih edebiliyorsunuz fakat böyle bir otomobil alacaksanız siyahtan şaşmayın derim. Diğer Ghost modelinden farklı olarak dış tasarımda çok daha fazla krom detay sunan Black Badge, kendine hedef olarak cesur kararlar veren genç iş adamlarını seçmiş.

Kabine geçtiğimizde ise hiç ummadığım bir atmosferle karşılaşıyorum. Böyle ağırbaşlı bir otomobilde beklenmeyecek bir kabin rengi var karşımda: Eflatun... İlk başta biraz yabancılık çektiğim bu renge, aracı kullandıkça alışıyorsunuz. Malzeme kalitesi ve işçilik konusunda söylenecek fazla da bir şey yok aslında... Mükemmel kelimesi her şeyi açıklıyor. Fazla şaşalı olmayan kabinde sadelik ön planda. Markanın yüz yıllık kimliğine de saygı gösteren Black Badge, nostalji kokan detaylara da





kabininde yer vermiş. Multimedya ekranı BMW modellerinden alışık olduğumuz arayüze sahip. Gösterişten daha çok kullanışlılık ön planda. Gösterge paneli analog olmasına rağmen retro tasarımıyla çok şık duruyor. Ve tabii ki olmazsa olmazlardan analog saat... 3295 mm'lik aks aralığı bu otomobilin asıl oturulması gereken yerini arka taraf olarak zaten ilan etmiş. Devasa bir diz ve baş mesafesi sunan Ghost Black Badge, kol dayama kısmında sunduğu kumandalar sayesinde ise aracın bütün konfor donanımlarına erişim imkânı sunuyor.

Ghost Black Badge bugüne kadar üretilmiş en hızlı Ghost modeli olma unvanına sahip. Kaputun altında bulanan çift turbolu 6.6 litrelik V12 motor tam 603 HP



güç ve 840 Nm tork üretiyor. Bu gücü arka tekerleklere sekiz ileri ZF otomatik şanzıman iletiyor. Bu otomobilin asıl amacı konfor fakat kaputun altında yatan canavar onu neredeyse bir süper spor performansına ulaştırıyor. Yaklaşık 2300 kilogramlık aracın 4.8 saniyede 0'dan 100 km/s hıza ulaşabilmesi bunun en büyük kanıtı. Sekiz ileri ZF şanzımanın birinci görevi konfor ve bunu çok iyi başarıyor. Vites geçişleri neredeyse hissedilmiyor.



Eğer bir Rolls-Royce sahibiyseniz, en fazla vakit geçireceğiniz yer aracın arka koltukları olacaktır.



Black Badge ile yolda giderken adeta bulutların üstündeymişsiniz hissi veriyor. Hemen hemen hiçbir çukur veya kasis sizin canınızı sıkamıyor. Araç o kadar yumuşak bir sürüşe sahip ki, kasislerin ve çukurların bol olduğu bir şehirde bile elinizdeki kahveyi hiç sarsmadan uzun süre yolculuk edebiliyorsunuz. Bu yumuşaklığın yol tutuşa oldukça negatif etki edeceğini düşündüm en başta fakat virajlara biraz sert girdiğinizde Ghost Black Badge'in bu kadar büyük boyutlara ve ağırlığa rağmen çok da fazla yığılmadığını hissettim. Tabii ki bir süperspor çevikliğini beklemeyin fakat yine de normal yol koşullarında size kesinlikle gereken güveni verebilecek bir yol tutuşa sahip.

Özerk IHLAMUR

AUTOMAGG SONUÇ



TEKNİK ÖZELLİKLER

Model *RR Ghost Black Badge*
Fiyat *971.000 Euro*
Motor *6593 cc, V12 silindirli, DOHC, 48V, turbo*
Güç *603 HP 5250 d/d*
Tork *840 Nm 1650 d/d*
0-100 km/s *4.8 sn*
Maksimum hız *250 km/s*
Şanzıman *8 ileri otomatik*
Yakıt tüketimi *14.6 lt/100 km*
Bagaj hacmi *490 lt*
Ağırlık *2490 kg*



Konfor, performans, tek olma hissi





Kabin rengi Arap tarzı lüksü anımsatıyor

İDDİASINI ARTIRDI

Beş yıl öncesine göre iki kat büyüyen B-SUV segmentinde yerini sağlamlaştıran Renault Captur, makul ve ekonomik bir alternatif olarak yenilenen yüzüyle karşımıza çıkıyor

Küçük SUV'lar içinde rekabet hızla artıyor. Peugeot 2008, Opel Crossland X ve son günlerde Skoda Karoq, Hyundai Kona gibi modellerin de yarışa girmesiyle birlikte bu sınıftaki liderlik mücadelesi kompakt sınıftan daha çetin geçeceğe benziyor. Tabii burada belirleyici kriterin fiyat/kalite endeksinde oluştuğunu düşünürsek; içten içe artırdığı kalitesiyle Renault Captur artık daha iddialı hale geliyor. Daha iyi malzeme kalitesi, dış görünü-

"Captur'ün en önemli artılarından biri 1.5 lt dizel motor ve otomatik şanzıman sunması"



mündeki botoks görmüş olan Pure Vision teknolojisine sahip LED'li xenon farları, ağabeyi Kadjar'ın tarzını yansıtan ızgara ve ön tampondaki değişikliğiyle artık taze bir ciltle karşımıza çıkıyor. Ayrıca yeni renkler, isteğe bağlı sunulan nappa-deri koltuklar ve Bose ses sistemi daha fazla donanım arayan kullanıcıları etkileyebilir. Bunlara ek olarak yeni Captur'da artık kör nokta uyarı sistemi de var. Aslında Captur'un kabinindeki değişim dışından çok daha fazla. Yenilenen kapı panelleri, yeni direksiyon simidi, konsola entegre edilen ekran ve plastik kalitesi fark edilir oranda değişmiş. Renault R-LINK Evolution adını taşıyan ekranın kapasitif dokunmatik yapısı çok daha sezgisel



ve en gelişmiş multimedya özelliklerine sahip. Ayrıca kabindeki izolasyonun da geliştiğini söylemek mümkün. Otomobil her anlamda eskiye göre daha tok ve sessiz. Süspansiyon bozuk yollarda dahi iyi çalışıyor, engebeli noktalarda da küçük bir SUV'a göre tatminkâr işler ortaya çıkarıyor. Kaputun altında ise bildik 1.5 lt'lik dCi ünite kullanılıyor. En iyi ikili olan dizel motor ve otomatik vites seçeneğiyle sunulan Captur, sürüş keyfini olumlu yönde etkileyen EDC (Efficient Dual Clutch) şanzımana sahip. EDC, diğer



otomatik vites kutularına oranla düşük yakıt tüketimi düzeyi ve CO_2 salımı sergiliyor. Renault Captur'ün 90 HP gücündeki dizel motoru yenilenen turbo sayesinde artık alt devirlerde çok daha canlı bir sürüş ortaya koyuyor. 1750 d/d'den itibaren 220 Nm tork değeri sunan ünite, maksimum gücünü de 4000 d/dk'de veriyor. Touch, Icon ve Outdoor ol-

İç mekânda kullanılan malzeme kalitesi artırılmış. Genel olarak kullanışlı bir kabin sunuluyor.





mak üzere üç farklı donanım seçeneği bulunan Captur'da birçok farklı paket de opsiyonel olarak sunuluyor. Eğer ki bir SUV'da cam tavan takıntınız varsa, Icon ve Outdoor versiyonlarını tercih etmeniz gerekiyor. Touch donanım seviyesindeki 1.5 lt'lik dCi EDC Captur'un fiyatı 91 bin 700 TL. Fakat yenilenen teknolojileri ve opsiyonları eklediğinizde bu fiyat bir hayli yükseliyor. Eğer ki bana standart bir Captur yeter derseniz, bu rakam günümüz otomobil fiyatlarına baktığınızda oldukça makul.

Ahmet ARMAĞAN

AUTOMAGG SONUÇ



TEKNİK ÖZELLİKLER
Model *Renault Captur 1.5 EDC*
Fiyat *99.000 TL*
Motor *1461 cc, 4 silindirli, SOHC, 8V, turbo dizel*
Güç *90 HP 4000 d/d*
Tork *220 Nm 1750 d/d*
0-100 km/s *13.5 sn*
Maksimum hız *170 km/s*
Şanzıman *6 ileri otomatik*
Yakıt tüketimi *3.9 lt/100 km*
Bagaj hacmi *455 lt*
Ağırlık *1204 kg*



Ekonomik motor, zengin donanım





Sert süspansiyon

ŞEHİR SUV'U



Audi'nin en ulaşılabilir modellerinden biri olan Q2, 1.4 litrelik Turbo FSI motoruyla konuğumuz oldu

Sürüş izlenimime geçmeden önce bazı konuları açığa kavuşturmakta fayda var. Sizlerden çok sayıda neden Audi modellerinin sürüş izlenimlerine yer vermediğimiz konusunda eleştiriler alıyoruz. Bizim Audi markasına karşı bir önyargımız kesinlikle yok. Bu durum ne yazık ki Audi Türkiye'nin basın test aracı çıkarmamasından kaynaklanıyor. Aylar öncesinden ülkemizde satışına başlanan Q2 modelini ancak kurumsal dergimiz olan Audi'nin de yetkili satıcılığını yapan Avek'ten temin edebildik.

"Audi'nin en küçük SUV'u olan Q2, kompakt boyutlarıyla şehir içinde çok kullanışlı"

Alman marka Q model ailesini genişletmeye devam ediyor. Q7, Q5 ve Q3'ten sonra ailenin son üyesi olan Q2, kompakt boyutlarıyla şehir içinde kullanım kolaylığı sunuyor. Q2, 4191 mm uzunluğu, 1794 mm genişliği ve 1508 mm yük-



sekliği ile premium sınıfta rakipsiz kalıyor. BMW X1 ve Mercedes GLA'nın rakibi olarak da Q3 konumlandırıyor. Tasarım olarak gençleri kendine çekmeyi hedefleyen Q2, Audi'nin diğer Q modellerine göre çok daha dinamik görünüyor.

Kabine geçtiğinizde ise aynı heyecanı bulamıyorsunuz. Sade tasarlanan kabin, Audi kalitesinden biraz uzak kalmış.

Audi Q2'nin iç mekânı dört yetişkinin rahatça seyahat etmelerini sağlayacak genişliği ve ferahlığı sunuyor. 355 litrelik bagaj hacmi de kısa yolculuklar için ideal alanı sunuyor.

Q2'nin geniş bir motor yelpazesi bulunuyor. 116 HP'lik üç silindirli 1.0 Turbo FSI ve 150 HP'lik dört silindirli 1.4 Turbo FSI motor benzinli seçenekleri oluştururken. 116 HP'lik 1.6 TDI motor dizel cephesinde yer alıyor. Audi'nin ünlü quattro dört tekerlekten çekiş sistemi sadece 2.0 TDI motorda yer alıyor fakat o motor seçeneği de Türkiye'de satılmıyor. Bütün motorlar yedi ileri S Tronic çift kavramalı şanzımanla tercih edilebiliyor.

Audi A3 platformundan yükselen Q2'nin sürüş dinamikleri de A3 ile oldukça benziyor. Audi, Q2'yi MINI'ye rakip olsun diye 'go-kart hissi' sloganıyla



tanıtmıştı. Q2 dengeli bir otomobil fakat direksiyon sistemi MINI Countryman'den daha hissiz olduğu için çeviklik hissi olarak geri kalıyor. Sağlam bir sürüşe sahip Q2, eğlenceden daha çok güvenli sürüşe önem veriyor. Hafif direksiyon Q2'yi şehir içinde kullanımı kolay bir otomobil yapıyor.

Süspansiyon sistemi hem yol tutuş hem de konforu iyi bir şekilde harmanlıyor. Çukurları ve kasisleri iyi absorbe eden sistem, yol tutuştan da ödün vermiyor. Yalıtım konusunda da Audi mühendisleri Q2'yi sessiz bir otomobil yapmayı başarmışlar. Hem motor hem de yol sesi Q2'nin kabinine fazla sızamıyor.



Test aracımızın kaputunun altında 1.4 litrelik 150 HP'lik Turbo FSI motor yer alıyor. Muhtemelen Q2'nin en çok tercih edilen motor seçeneklerinden biri olacak motor, bir spor otomo-



İç mekânda dış tasarım kadar eğlenceli durmuyor. Buna karşılık kalite üst düzeyde ve donanım da zengin.





bil performansı sunmuyor olsa da 8.5 saniyelik 0'dan 100 km/s hızlanma verisi etkileyici. Turbonun da desteğiyle alt devirlerden itibaren canlı olan motor, çift kavramalı şanzımanın yardımıyla seri olmayı başarıyor.

Audi Q2'nin fiyatlarına baktığımızda 152.000 TL'den, 186.000 TL'ye kadar uzanan bir skala görüyoruz. Test aracımızda yer alan 1.4 litrelik Turbo FSI motor ve S Tronic şanzımanlı versiyonun başlangıç fiyatı ise 166.475 TL.

Özerk IHLAMUR

AUTOMAGG SONUÇ



TEKNİK ÖZELLİKLER

Model *Audi Q2 1.4 TFSI*
Fiyat *166.475 TL*
Motor *1395 cc, 4 silindirli, DOHC, 16V, turbo*
Güç *150 HP 5000 d/d*
Tork *250 Nm 1500 d/d*
0-100 km/s *8.5 sn*
Maksimum hız *212 km/s*
Şanzıman *7 ileri otomatik*
Yakıt tüketimi *5.2 lt/100 km*
Bagaj hacmi *355 lt*
Ağırlık *1355 kg*



Konforlu süspansiyon, verimli motor





Sade iç mekân


DS7




We are
fast




START YOUR
IMPOSSIBL





M5
BMW M5


CONCEPT
CROWN
CONCEPT


Audi Q8 sport concept